Країни Придунав’я розробили проєкт розвитку транспортного потенціалу річки

Партнери з придунайських країн завершили розробку міжнародного проєкту Дунайської транснаціональної програми «Інтеграція водного шляху Дунай в розумні та сталі мультимодальні та інтермодальні ланцюги перевезення вантажів та пасажирів» (DIONYSUS). Про це повідомила прес-служба ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ).

Мета проєкту – розвиток транспортного потенціалу річки Дунай. У проєкті взяли участь 26 партнерів з Австрії, Болгарії, Хорватії, Угорщини, Молдови, Румунії, Сербії та Словаччини. В основі проєкту – розв’язання основних регіональних проблем в управлінні портовою інфраструктурою та планування її розвитку задля сталого функціонування транспортно-логістичних ланцюгів річки Дунай. Розробка проєкту відбувалася за підтримки та фінансування за рахунок фондів Європейського Союзу”, – вказала прес-служба.

Проєкт розкриває транспортний потенціал Дунаю для всіх країн, що розташовані вздовж річки. Усі результати, розроблені в рамках DIONYSUS, забезпечили відповідність конкретним майбутнім цілям ЄС у сфері транспорту, TEN-T і Політики сплочення, що зробило DIONYSUS ключовим інструментом для ефективної реалізації Стратегії ЄС для Дунайського регіону.

АМПУ долучилася до розробки проєкту DIONYSUS на початку липня 2020 року. Її представники здійснили комплексний детальний аналіз розвитку транспортних коридорів і внутрішніх водних шляхів української частини Дунайського регіону. Навіть попри розпочату військову агресію Росії та введення на території України воєнного стану, що в свою чергу призвело до критичного

скорочення кількості спеціалістів проєктної групи, АМПУ виконала всі завдання за проєктом та продовжила свою участь до повного завершення, без порушень зобов’язань за Партнерською угодою.

Проєкт DIONYSUS – це впевнений крок до інтеграції українських портів на Дунаї із загальноєвропейськими транспортними коридорами. Наша держава у цьому проєкті, в особі ДП «АМПУ», під час форс-мажорних обставин, зарекомендувала себе, як надійний партнер, який у повному обсязі відповідно до національного та міжнародного законодавства виконав всі свої зобов’язання, перед міжнародною спільнотою”, – прокоментував керівник ДП «АМПУ» Олексій Вострiков.

У свою чергу голова Асоціації сприяння транспорту на Дунаї «Pro Danube Romania» Сільвіо Метерна у листі до Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України висловив свою повагу та вдячність керівництву АМПУ та всім спеціалістам проєктної групи за відповідальність, професіоналізм та злагоджену роботу у проєкті, незважаючи на вкрай важку ситуацію в Україні.

Зерновий коридор: дію угоди продовжили до липня

Дію Ініціативи з безпечного транспортування агропродукції через Чорне море під егідою ООН продовжено ще на 120 днів – до середини липня 2023 року. Про це повідомив міністр

інфраструктури Олександр Кубраков.

Вдячний Генеральному Секретарю Організації Об’єднаних Націй Антоніу Гуттерішу та Президенту Туреччини Реджепу Ердогану, а також всім країнам-партнерам за спільні зусилля для продовження дії документу ще на 4 місяці. Це означає, що Україна продовжує експортувати через три морські глибоководні порти свою агропродукцію. Зокрема, з 1 серпня і до сьогодні 25 мільйонів тонн ми відправили на потреби світу”, – написав Кубраков у Facebook.

Разом з тим, головним викликом є пришвидшення інспекційних перевірок в Туреччині, зауважив міністр. Це дозволить світу отримати ще більше українськоі агропродукції.

Також українська сторона продовжує роботу над долученням до Зернової ініціативи портів Миколаївщини та розширення номенклатури вантажів.

Україна була і залишається міцно вбудованою в світову економіку та ринки. Можливість експортувати більше дозволить зняти інфляційні ризики, а як наслідок і соціальну напругу у багатьох країнах світу”, – наголосив Кубраков.

Раніше в МЗС РФ заявили, що Росія готова продовжити дію Ініціативи про безпечне транспортування зерна та продуктів харчування з портів у Чорному морі лише на 60 днів. Водночас міністр оборони Туреччини Хулусі Акар заявив, що під час переговорів щодо продовження дії ініціативи, які тривають на міністерському рівні, Туреччина докладає зусиль, аби дію угоди було продовжено на 120 днів.

Наприкінці липня 2022 року представники України, Туреччини та ООН підписали у Стамбулі Ініціативу щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів, яка покликана частково розблокувати українські морські порти Одеса, Чорноморськ і «Південний» для експорту зерна та добрив. Аналогічну угоду ООН та Туреччина підписали з Росією. Перше завантажене судно в рамках Ініціативи вийшло з Одеського

порту 1 серпня. На зустрічі у Стамбулі у листопаді було погоджено продовження дії Зернової ініціативи до середини березня 2023 року.

«Зернова ініціатива» дозволила розблокувати порти Великої Одеси, які до війни на 80% були воротами для агроекспорту, підтримати українських аграріїв, збільшити надходження валютної виручки в Україну, стабілізувати світові ціни на продовольство та запобігти суттєвому погіршенню гуманітарної ситуації в державах, які знаходяться на межі голоду, зокрема Ефіопії, Сомалі, Афганістану.

За даними Міністерства інфраструктури, станом на 15 березня в рамках зернової ініціативи порти Великої Одеси відправили 814 суден із вантажем 24,4 млн тонн агропродукції до країн Африки, Азії та Європи.

Заблокованими в портах лишаються понад 50 суден, що не задіяні в роботі зернового коридору – АМПУ

За даними ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ), від початку повномасштабної війни станом на 14 березня 2023 року в портах України заблоковано 51 судно з майже 670 тис. тонн різних вантажів (зокрема зернових), на яких перебувають близько 230 членів екіпажу. Про це повідомляє «Інтерфакс-Україна».

Зокрема, у портах Миколаївського регіону заблоковано 30 суден,

з яких вісім – із понад 165 тис. тонн агропродукції. Кілька суден заблоковано в Одеських портах, оскільки вони були завантажені не аграрною продукцією і, відповідно, не підпадали під дію «зернової угоди».

За словами заступника міністра розвитку громад, територій та інфраструктури Юрія Васькова, Україна зверталася до партнерів – ООН і Туреччини – з проханням домовитися про організацію безпечного коридору, щоб судна могли вийти.

Ми ініціювали питання в листопаді про те, що необхідно всім сторонам за підтримки ООН і Міжнародної морської організації отримати гарантії безпеки й організувати коридор для їх виходу. На жаль, таких гарантій безпеки ми не отримали", – сказав Васьков.

На деяких із заблокованих суден залишається тільки мінімальна кількість членів екіпажу, деякі стоять із повним екіпажем. На деяких суднах відбулася ротація – іноземні команди змінили локальними.

В Ізмаїльському порту критична ситуація із накопиченням вагонів – «Укрзалізниця»

У напрямку Ізмаїльського морського порту вишикувалася черга із вагонів з зерновими вантажами терміном на 17 діб, й ситуація

погіршується тим, що останнім часом в цьому ж напрямку активно слідують рудні вантажі. Про це ішлося в ході наради представників «Укрзалізниці» з учасниками ринку зернових перевезень у четвер, 16 березня, інформує Rail.insider.

За даними заступника директора департаменту комерційної роботи АТ «Укрзалізниця» Валерія Ткачова, наразі в порт Ізмаїл слідують 1690 вагонів з зерном при середньодобовому вивантаженні менше 100 вагонів.

«Найскладніша ситуація серед портів по Ізмаїлу, де є накопичення на 17 діб. Але там проблема у нас хронічна через те, що в акваторії цього порту працює приблизно 30 операторів, які узгоджують на себе плани, але потім, на жаль їх не виконують і не вивантажують», – повідомив Ткачов.

Він закликав Одеську залізницю привести у відповідність «переробні спроможності терміналів з їхньою фактичною роботою».

В свою чергу керівник дирекції по роботі з припортовими станціями Одеської залізниці ДН-5 Володимир Котєлін відмітив, що конвенція, котра нещодавно була введена на перевезення зернових, не спрацювала через те, що «проводилося навантаження зернових вантажів в бік Ізмаїлу». Він попросив зерновиків «регулювати на себе відвантаження».

Попри те, що обмеження на доправлення зернових до Ізмаїлу мали скасувати 17 березня, наразі УЗ вже оголосила нову конвенцію, яка діятиме після цієї дати. Вона стосується усіх вантажоодержувачів, окрім компанії «Нібулон».

Котєлін також зазначив, що аналогічну конвенцію Одеська залізниця наразі запросила для рудних вантажів, через високу їхню кількість та мале вивантаження у порту Ізмаїл.

Окупанти вивозять награбоване українське зерно через Бердянський порт

Російські загарбники продовжують вивозити з України награбоване зерно, використовуючи порт у тимчасово окупованому Бердянську. Про це йдеться у зведенні Генштабу ЗСУ.

Росія продовжує вивозити з України награбоване зерно. У місті Бердянськ Запорізької області, з акваторії морського порту, відзначено транспортування ворожими буксирами російської самохідної баржі, яка завантажена пшеницею", – йдеться у повідомленні.

На тимчасово окупованій території Запорізької області посівна кампанія майже не проходить. Фермери засіяли лише 20% посівних площ.

У січні бердянські медіа повідомляли про велику суховантажну баржу, яка у супроводі буксирів зайшла до Бердянського порту.

У червні минулого року балкер Zhibek Zholy вивіз з окупованого російськими військами Бердянська 7 тис. тонн пшениці. В середині вересня з'явилися повідомлення, що до Бердянська зайшов балкер Pawell, який вивіз чергову партію українського зерна, вкраденого окупантами.

За даними окупаційної «адміністрації» Запорізької області, у 2022 році загарбники загалом вивезли понад 300 тис. тонн зернових та олійних культур. У 2023 році рашисти планують вивезти 2 млн тон українського урожаю з окупованої Запорізької області через створену для грабунку «Унітарну зернову

компанію».

У серпні СБУ оголосила про підозру очільнику російської окупаційної адміністрації на захопленій частині Запорізької області Євгену Балицькому, самопроголошеному «виконувачу обов’язків мера» Бердянська Олександру Сауленку та «директору» Бердянського морського порту Володимиру Стельмаченку, які допомогли РФ викрасти понад 650 тис. тонн українського зерна вартістю понад $200 млн з тимчасово окупованої Херсонщини і Запоріжжя.

На початку травня Міністерство інфраструктури видало наказ про закриття морських портів Бердянськ, Маріуполь, Скадовськ та Херсон, які розташовано на окупованих Росією територіях Запорізької, Донецької та Херсонської областей, до відновлення над ними контролю.

Наприкінці лютого російські війська окупували місто Бердянськ. Місцева влада відмовилася від співпраці з окупантами.